

La transformación del paisaje costero a través del turismo en las Islas Canarias. Espacios colectivos y marco normativo en San Bartolomé de Tirajana

Pablo Ley Bosch

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Instituto de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible y Departamento de Arte, Ciudad y Territorio. Las Palmas (España).

Oscar de Castro González

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Instituto de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible y Departamento de Arte, Ciudad y Territorio. Las Palmas (España).

Resumen

Las Islas Canarias constituyen uno de los principales destinos turísticos europeos, dirigidos fundamentalmente al turismo de masas de “sol y playa”. Esto hace que las zonas costeras sean una parte estratégica de la geografía insular canaria, ya que una parte muy importante de su economía depende del aprovechamiento turístico de las mismas. Se trata así de un destino muy consolidado con una amplia experiencia en la gestión de sus recursos. Para comprender la transformación del litoral costero hay algunos aspectos esenciales a observar. Por un lado, la caracterización morfológica y funcional de los asentamientos turísticos, especialmente en lo que se refiere a sus espacios colectivos; porque algunos de ellos tienen un papel fundamental como mecanismos de relación entre la urbanización turística y el paisaje costero. Por otro lado, es necesario entender también las condiciones derivadas del marco normativo existente. En este sentido, San Bartolomé de Tirajana en Gran Canaria constituye un caso de estudio idóneo para ser analizado. Este procedimiento permite detectar el carácter que algunos espacios públicos y privados han adoptado y las condiciones del planeamiento urbano. Al final, se trata de descifrar algunas claves para comprender el espacio turístico de masas, su relación con la transformación del litoral y del paisaje, y el sentido de lo público propio de estos entornos.

Introducción

Las ciudades turísticas europeas se caracterizaron ya desde el siglo XIX por poner en valor sus recursos paisajísticos; y en particular, las zonas costeras. Hoy el litoral sigue siendo un componente primordial, dado que el turista se desplaza buscando paisajes y contrastes con lo cotidiano. Se trata fundamentalmente de un cambio de contexto para adquirir nuevas vivencias o experiencias culturales y perceptivas (MacCannell, 2003). En este sentido, uno de los elementos recurrentes del turismo es el deseo de acercamiento a la Naturaleza.

Esto se ha acentuado cuando en la segunda mitad del siglo XX, una parte cada vez mayor de la población mundial ha ido concentrándose dentro de áreas urbanas. Así, coincidiendo con el auge del turismo de masas, ha surgido un interés creciente por esos paisajes naturales durante el tiempo de ocio. Y el interés por las zonas costeras está siendo determinante, ya que el paisaje marítimo constituye una de las situaciones más significativas de esa Naturaleza. La contemplación de este paisaje asociada a los baños de mar ha constituido una fórmula de éxito incuestionable, difundida actualmente a través de capas sociales muy diversas.

Esta lógica se refleja también en las Islas Canarias en cuanto destino turístico consolidado. Por un lado, tradicionalmente este destino ha ido elaborando una imagen dotada de paisajes litorales capaces de acompañar una oferta alojativa volcada al turismo de masas. Pero, por otro lado, la creciente urbanización del territorio insular y el consumo acelerado de su franja costera, han ido en contra de esa necesidad de ofrecer paisajes al turista.

Este desencuentro entre turismo y paisaje ha generado una cierta desconfianza en el planeamiento y en la ordenación del territorio (Sabaté, 2014). Así, gran parte de ese desarrollo urbano proviene de la construcción de zonas turísticas que han ido consumiendo recursos y paisajes demandados por el turista. Esto, a pesar de que en Canarias se trate de territorios insulares de dimensión reducida, y de que su franja costera sea especialmente sensible a nivel paisajístico y medioambiental. El espacio para el turismo de masas ha provocado así una profunda transformación del paisaje, especialmente notoria en el litoral costero. Y esto conlleva una situación paradójica: aquellos recursos que son la razón de ser de la propia actividad turística han sido devorados por ella misma; o al menos, son deteriorados como consecuencia de su sobreutilización (Ley, 2017). A pesar de las limitaciones de la ordenación territorial y la planificación urbana para

resolver esta contradicción, ello no debe servir para simplificar la realidad o justificar la desregulación. Más bien al contrario, se trata de reflexionar sobre la manera en la cual los recursos paisajísticos son incorporados por la urbanización turística dentro de la franja litoral destinada al turismo de masas. Para poder abordar esta cuestión es imprescindible entender la organización formal y funcional de la urbanización turística en uno de sus aspectos más relevantes: el papel y la conformación de sus espacios colectivos. Porque algunos espacios de carácter colectivo van a jugar un papel fundamental como mecanismos de relación entre la urbanización turística y el paisaje. Por otro lado, es necesario atender también a todas aquellas cuestiones derivadas del marco normativo existente, las cuales afectan de manera directa a la configuración de los espacios colectivos de la urbanización turística en relación al paisaje costero. Desde esta doble óptica será posible descifrar algunas claves para entender el espacio turístico de masas, su relación con el paisaje costero y el sentido de lo público propio de estos ámbitos.

La ocupación turística del paisaje costero en Canarias: El caso de San Bartolomé de Tirajana en la isla de Gran Canaria

En la segunda mitad del siglo XX se produce un cambio trascendental en la evolución de las Islas Canarias. Se trata de la irrupción del turismo de masas. Esto trae consigo un fortalecimiento importante y muy rápido del sector servicios dentro de la estructura productiva, particularmente en aquellas islas con mayor potencial turístico. Ello propicia el abandono acelerado de la agricultura, al igual que ocurrió en otras regiones españolas durante ese periodo de crecimiento de la década de los 60. Pero en Canarias se produce una transición casi directa del sector primario al terciario. Ello se debe al peso decreciente de la industria en la estructura económica regional, inmersa en una economía de servicios completamente volcada al turismo (Quintana, 1998). La actividad turística se convierte así en el motor de una economía ligada también al sector de la construcción.

En términos generales esta lógica se ha mantenido hasta la actualidad. De hecho, en el conjunto de las Islas Canarias para una superficie territorial total de tan solo 7.447 Km², en el año 2016 se contabilizaron 14.981.113 de turistas y 421.845 plazas turísticas sobre 2.101.924 habitantes; y un 78% del Producto Interior Bruto regional derivado del sector

Servicios, de los que el Turismo aporta un 70%. A lo largo del 2017 la cifra total de visitantes se incrementó en torno a un 6,6%, alcanzando la cifra récord de 15.975.507 turistas anuales (ISTAC, 2018). La eficiencia de Canarias como destino tiene mucho que ver con el predominio de turistas extranjeros de estancias medias o cortas ligadas a una actividad muy reglada, así como a la ausencia de estacionalidad debido a sus magníficas condiciones climáticas.

En este sentido, a pesar de su ubicación en la franja subtropical junto al continente africano, el Archipiélago Canario posee unas condiciones climáticas excepcionales durante todo el año debido a la influencia de los vientos Alisios y de las corrientes frías del Atlántico Norte. En las Islas más abruptas, como Gran Canaria, hay una organización comarcal subordinada al relieve y al clima. Ello se debe a la localización de las actividades del periodo agrícola en la parte septentrional, más húmeda y lluviosa; mientras que en las últimas décadas se ha producido un desplazamiento hacia la parte meridional, con mejores condiciones de soleamiento para el turismo de masas (Morales y Santana, 2005). Todo ello ha producido ciertos desequilibrios a escala insular, tanto en términos demográficos como en la disposición de determinadas actividades e infraestructuras tales como la red viaria. La importancia estratégica de la costa en las Islas Canarias tiene que ver con el valor de sus puertos para el desarrollo regional, y con la localización tanto de la población como de las principales actividades económicas. Pero también y, sobre todo, tiene que ver con el papel desempeñado por la franja litoral para acoger las áreas destinadas al turismo de masas. La isla de Gran Canaria, que incluye a la ciudad capitalina de Las Palmas, ejemplifica muy bien esta tendencia (Quero, 1987).

Así, la estructura territorial de Gran Canaria, y su transformación, reflejan estos procesos de localización de las actividades, de la población y de sus recursos. Durante el periodo agrícola este sistema territorial era más intenso en el norte, con su centro en la ciudad de Las Palmas. Pero la irrupción de la urbanización para el turismo de masas en la segunda mitad del XX, provoca un desplazamiento del sistema favoreciendo la conexión entre la capital grancanaria y el sur turístico. Éste último periodo se ha desarrollado sobre el llamado Corredor Insular Este, que incluye las principales áreas de servicios (Las Palmas, Telde, Agüimes, Vecindario), las grandes infraestructuras de comunicación (autopista GC-1, puerto, y aeropuerto), y la zona turística del sur principalmente en torno a Playa del Inglés y Maspalomas (Figura 1).

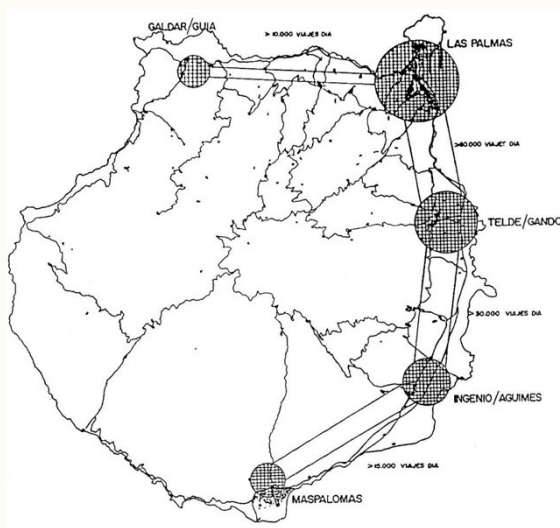


Figura1. Corredores norte y este (años 80-90).

Fuente: Quero.

Por tanto, los corredores insulares norte y este expresan ese cambio territorial y socioeconómico producido en Gran Canaria a partir de los años sesenta. Porque de una economía agraria concentrada en la mitad norte, se pasó a una economía de servicios desplegada en la mitad este. Los corredores insulares albergan un fuerte desarrollo urbano de carácter disperso, apoyado fundamentalmente en las infraestructuras viarias y en el predominio del automóvil. Este crecimiento provocó un acercamiento progresivo hacia el litoral, derivado de la aparición de las vías rápidas costeras que van imponiéndose a las antiguas carreteras de medianías. De ese modo, los corredores insulares han ido conformando un ámbito urbano discontinuo con asentamientos y áreas centrales. El Corredor Este se caracteriza por un nivel de consolidación mayor al acoger centralidades estratégicas y la principal autopista de la isla hasta el sur turístico. Además, este corredor se asienta sobre la plataforma costera, interconectado por los viarios principales y las carreteras que transcurren paralelamente al litoral (Ley, 2011).

Todo este proceso de crecimiento ha tenido lugar sobre un territorio desestructurado y disperso, con una sociedad poco participativa, donde el resultado es la vulneración consciente de la planificación: la ciudad construida frente a la ciudad planificada (Cáceres y González, 2003). Es decir, la escasa cultura del plan y el predominio de decisiones al margen del mismo

caracterizan un contexto como el canario, donde la influencia del planeamiento en las pautas de localización territorial y en la caracterización de los asentamientos ha sido relativa. Esta desafección respecto al planeamiento ha tenido lugar no solo durante el auge de la urbanización marginal entre los años 60 y 80, sino incluso también en el inicio del desarrollo turístico durante los 60-70.

Consecuentemente, en la isla de Gran Canaria ha cobrado forma una ciudad dispersa sobre los corredores insulares, caracterizada por las condiciones orográficas de la geografía insular, por el predominio de las infraestructuras viarias y del transporte individualizado, por la dispersión residencial y la importancia del sector terciario, junto a una débil cultura del planeamiento (Ley, 2011). En este contexto, los corredores insulares se han asentado sobre la plataforma litoral mediante las infraestructuras viarias principales. La ocupación de esa franja costera ha sido más intensa donde las condiciones orográficas lo han permitido. Esto también ha posibilitado un mayor nivel de consolidación en el Corredor Este. Pero también ha sido decisivo el hecho de que, en conexión con la ciudad de Las Palmas, este corredor haya acogido la urbanización turística en su extremo sur.

A partir de los años sesenta, y coincidiendo con el ‘boom’ del turismo, Gran Canaria duplica su población superando actualmente los 850.000 habitantes. La presión demográfica y las transformaciones físicas van a afectar intensamente a los 256 kilómetros de su perímetro costero. De hecho, en el último medio siglo el 14% de las formas originales de su costa ha sido destruido, el 29% ha sido alterado, y un 57% conserva su estado natural -fundamentalmente la costa oeste, más inaccesible y protegida como Reserva de la Biosfera-. Además, en este proceso Gran Canaria ha perdido el 65% de sus dunas, el 22% de sus humedales y el 11% de sus playas (Ferrer, Hernández y Hernández, 2017). Esto significa una pérdida significativa de la diversidad de su litoral; sobre todo en la parte meridional, debido a los cambios físicos vinculados a la implantación del turismo de masas.

Localizada fundamentalmente en el sur de la isla, la oferta alojativa turística se aglutina en los términos municipales de San Bartolomé de Tirajana y Mogán. Estos dos municipios suman 58,13 Km de línea de costa (un 22,70% del total del perímetro costero de Gran Canaria), componiendo un arco territorialmente muy importante y destinado fundamentalmente al uso turístico. Ahí se concentra la gran mayoría de turistas que acuden a la isla, que en 2016 alcanzó la cifra de 4.223.679 visitantes, un 28,19% del total del Archipiélago Canario (elaboración propia a partir de datos del ISTAC).

Todo ello hace que el sur de Gran Canaria sea muy representativo del fenómeno abordado, y resulte idóneo para su estudio. Ahora bien, debido a la amplitud de ese arco territorial y a la necesidad de profundizar en el análisis, se opta por centrarse en el término municipal de San Bartolomé de Tirajana en cuanto ámbito con un alto nivel de reconocimiento turístico dentro del destino. A su vez, y dentro de este municipio, se selecciona una muestra más acotada e igualmente representativa de ese entorno. Se trata del área de Playa del Inglés junto a Maspalomas, una zona de gran entidad física caracterizada por ser una de las de mayor antigüedad y nivel de consolidación urbana (Figura 2).



Figura 2. Playa del Inglés y Maspalomas.

Fuente: Google Earth (2016)

Para este sector se establecen los siguientes objetivos específicos de análisis: reconocer la manera con la que los rasgos paisajísticos son incorporados a la urbanización y a la experiencia turística; comprender las diversas formas de organización del espacio colectivo, tanto público como privado, en cuanto respuesta a la actividad turística; identificar algunos mecanismos de relación entre el paisaje y el espacio colectivo de los asentamientos turísticos; y considerar el marco normativo como un componente con especial incidencia sobre la configuración de las áreas turísticas y de sus elementos colectivos.

Playa del Inglés abarca un sector de 286 Ha, en el cual se adoptan los siguientes criterios metodológicos para elaborar un análisis pormenorizado y una cartografía específica: caracterización tipológica de establecimientos alojativos: bungalow (verde); apartamentos (verde oscuro); hoteles (azul); tipos turísticos mixtos (azul oscuro); residencial permanente (gris claro); categorización de tipos de espacios colectivos: espacios públicos convencionales (blanco); espacios internos de establecimientos alojativos y dotacionales (amarillo); zonas comerciales integradas (naranja); centros comerciales (rojo); parques temáticos y recintos de ocio especializados (violeta); equipamientos (gris oscuro); identificación de recursos paisajísticos de tipo geográfico: línea de costa y dunas (marrón y beige) (Figura 3). Además, se elabora un inventario referenciado de 301 establecimientos alojativos turísticos existentes con sus características primordiales (tipología, categoría, etc.), así como otro de los espacios colectivos con sus rasgos principales (uso dominante, actividades singulares, propiedad, etc.) (Ley, 2017). También se recopila material fotográfico referenciado en esos listados, proveniente tanto de trabajo de campo como de ortofotos, Google Earth, páginas webs, postales, folletos y otros soportes publicitarios, archivos diversos, etc. (por su extensión estos inventarios y material fotográfico no pueden ser incluidos aquí).

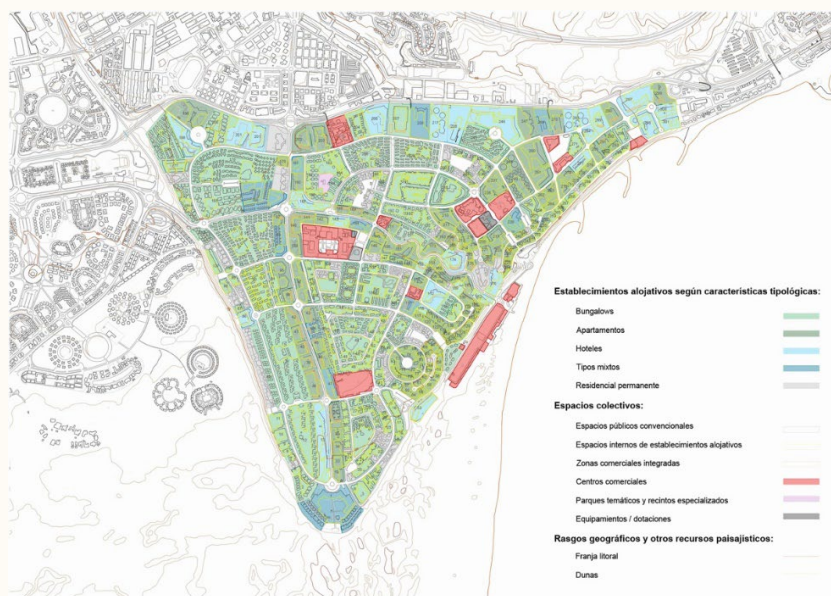


Figura 3. Análisis pormenorizado de Playa del Inglés.

Fuente: Ley (2017).

A todo ello se añade el análisis y consideración del marco normativo que afecta particularmente a la caracterización de los espacios colectivos de la urbanización turística en relación al paisaje costero; tanto en lo referido a determinaciones derivadas del planeamiento, como en cuanto a legislación de diverso tipo. Ello obedece, entre otras cuestiones, a la necesidad de considerar el marco legal a distintos niveles que afectan simultáneamente al área objeto de análisis; incluyendo así referentes normativos de rango nacional, regional, insular y municipal o local.

Paisaje costero y espacio colectivo en la urbanización turística de Playa del Inglés - Maspalomas

Desde las primeras ciudades vacacionales de Europa durante el periodo decimonónico, pasando por las primeras experiencias sobre el ocio en la modernidad hasta llegar a los actuales asentamientos para el turismo de masas, puede comprobarse cómo el paisaje es indisociable al espacio turístico (Pérez, 2004). El binomio turismo-paisaje constituye pues, un factor clave en el desarrollo de esta actividad. A pesar de tal dependencia, muchas de las experiencias de implantación de áreas para turismo masivo muestran paradójicamente una desatención considerable en el tratamiento del paisaje.

Ahora bien, en el caso canario la intensa antropización del territorio en aquellas islas con mayor vocación turística no parece haber mermado su rentabilidad como destino; al menos de momento. O, dicho de otra manera, la presencia cada vez más limitada de parajes naturales no parece incompatible con la procedencia urbana de los turistas que acuden a Canarias (Ley, 2004). Es cierto que las Islas Canarias siguen albergando una cierta cantidad de paisajes y espacios naturales protegidos que forman parte de la imagen de marca como destino. Y tanto sus playas o el litoral costero como algunos otros parajes son elementos esenciales en la organización de la visita turística (Pérez y Navas, 2014). Pero, por otro lado, el turista ha ido desarrollando también nuevos comportamientos ligados a la actual cultura del ocio. En este sentido, el deseo de experimentar vivencias fuera de la rutina cotidiana se reconduce en ellos a través de ambientes más o menos imaginarios. Porque en la forma de tratar el paisaje para el turismo de masas un rasgo característico es combinar las imágenes anheladas por el turista con la fisonomía propia de cada destino. Así, en la transformación del paisaje puede incluirse una especie de idealización no exenta de cierto carácter escenográfico; una puesta en escena acorde a las demandas del ocio de la sociedad contemporánea (Auge, 2005). En este sentido, la experiencia

turística aparece siempre vinculada al componente paisajístico, el cual podrá ser incorporado al turismo de masas mediante procedimientos muy diversos.

Esta condición del paisaje va a estar presente también en el sur de Gran Canaria. Su origen se remonta a 1961 con la convocatoria del concurso internacional Maspalomas-Costa Canaria. El proceso y el resultado del concurso alumbraron una operación ejemplar, ganada por el equipo francés de urbanistas ATEA-SETAP. Esta propuesta planteó una ordenación general para toda la zona, definiendo una serie de áreas de intervención interconectadas por un sistema de espacios verdes (Figura 4). El interés por los valores del territorio y el paisaje natural apuntaba hacia la preservación de elementos como las Dunas de Maspalomas o el Oasis, que son entendidos ya como elementos activos del proyecto. El paisaje costero, y particularmente el verde, se convertirían así en el nexo común de las distintas intervenciones a modo de grandes espacios colectivos con valor estructurante.

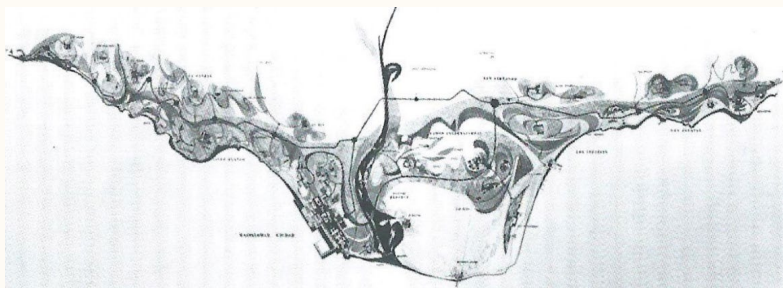


Figura 4. Propuesta de ATEA-SETAP para Maspalomas-Costa Canaria.

Fuente: Cabildo Gran Canaria (1961).

Sin embargo, el desarrollo posterior se alejó de lo planteado inicialmente. Ello se debe al sometimiento a otro tipo de prácticas muy ligadas a las demandas del mercado, y a las limitaciones de las administraciones públicas para articular una política urbana más sensata. Aunque se respetaron algunas de las localizaciones iniciales, se desvirtuaron las premisas principales de la propuesta. Los intereses políticos y empresariales en las décadas siguientes dieron lugar a una serie de planes parciales deslavazados. Sin apenas nexos en común entre iniciativas fundamentalmente privadas, fueron cobrando forma sectores como Playa del Inglés o el Campo Internacional de Maspalomas. Y cuando se elaboró planeamiento de rango municipal se hizo casi siempre a modo de documento burocrático, como simple zonificación sin capacidad para articular los distintos asentamientos ni su relación con el paisaje litoral (Ley, 2017).

Actualmente persisten ciertos rasgos geográficos como la línea de costa, y otros recursos paisajísticos con valor medioambiental tales como las Dunas (un campo dunar de unas 400 Ha), o el Oasis de Maspalomas (un humedal costero acompañado de un palmeral). Aunque se trata de parajes naturales protegidos, su entorno inmediato está fuertemente antropizado y su hábitat aparece muy ligado a la propia actividad turística. De hecho, elementos como el Faro de Maspalomas, construido junto al Oasis en 1889 (Figura 5), están hoy perfectamente integrados en un paisaje costero caracterizado por su antropización y su heterogeneidad.



Figura 5. Faro junto al Oasis y Dunas de Maspalomas.

Fuente: Rojas (1961).

Por otra parte, los asentamientos para el turismo de masas en Canarias no pueden asimilarse a la lógica de la ciudad compacta habitada permanentemente. De hecho, el sur de Gran Canaria muestra cómo el espacio para el turismo masivo se ha venido caracterizando tanto por su segregación respecto a la ciudad convencional como por su especialización funcional. En este contexto, sus paisajes y sus espacios colectivos no parecen responder a los criterios propios de la tradición urbana. Las ciudades de vacaciones europeas que caracterizaron el surgimiento del turismo en el siglo XIX encontraron en el espacio público un argumento esencial para la organización de su forma urbana y la actividad social que acogían. Pero a lo largo del XX, y hasta la actualidad, las áreas para el turismo masivo han ido poniendo de manifiesto una aparente desafección respecto al sentido de lo público.

En el caso de Playa del Inglés se pueden detectar espacios públicos convencionales, derivados de la calle o la plaza, y caracterizados por su uso colectivo abierto. Este espacio público no es cuantitativamente escaso, pues supone un 28,5% del total del suelo correspondiente al sector analizado. Sin embargo, la mayor parte de las vías no conforman calles, ya que sus edificaciones no suelen adoptar una posición clara respecto al viario. La Avenida de Tirajana, que estructura toda el área de norte a sur, ejemplifica este tipo de situaciones. Los edificios se asoman a ella irregularmente, componiendo una sección variable y asimétrica que resulta de optimizar las condiciones de soleamiento para las piscinas y jardines de cada parcela (Figura 6). Por otro lado, las plazas son muy escasas y tampoco presentan una solución arquitectónica claramente legible. A veces se trata simplemente de explanadas de acceso a los edificios comerciales, cuando no han sido convertidas en espacios semiprivados dentro de ellos (Figura 7).



Figura 6. Avenida de Tirajana en Playa del Inglés.

Fuente: Google Earth (2017).



Figura 7. Centro Comercial Plaza en Playa del Inglés.

Fuente: Ley (2002).

Consecuentemente, al comparar Playa del Inglés con los tejidos de la ciudad tradicional, se observa cómo en este tipo de urbanizaciones turísticas el espacio público se caracteriza por su debilidad. Porque a la ausencia de diversidad funcional se suma el carácter exiguo de calles y plazas, así como una solución arquitectónica poco adecuada. Además, muchas actividades tienen lugar dentro de los establecimientos turísticos y espacios comerciales, restando eficacia al espacio público abierto. Esto hace que la mayor parte de las vías sean solo para suministrar accesibilidad y aparcamiento a los establecimientos turísticos, sin apenas actividad comercial ni otras funciones que fomenten su rol social. Se configura así un entorno especializado, casi mono funcional, destinado a la residencia temporal y acompañados de las ac-

tividades complementarias imprescindibles para mantener su rentabilidad. Con lo que el sur turístico de Gran Canaria es utilizado mayoritariamente por usuarios extranjeros, y se comporta como una ciudad para visitantes frecuentemente ajena a la sociedad local (Ley, 2002). Por tanto, el desplazamiento del turismo masivo fuera de la ciudad de Las Palmas y el carácter socialmente restringido de los establecimientos turísticos, propicia una separación intensa entre turistas y residentes.

El debilitamiento del espacio público, y el desplazamiento de buena parte de la actividad social hacia espacios colectivos de propiedad privada, son rasgos habituales en la ciudad contemporánea (Solà-Morales, 1999). Pero dicha lógica parece acentuarse dentro de los asentamientos turísticos. Así, la aparición de nuevos elementos colectivos inexistentes en las ciudades de vacaciones decimonónicas, va a tener una importancia decisiva en la urbanización para el turismo de masas. Son los parques temáticos, los centros comerciales, y las zonas de ocio propias de cada establecimiento alojativo o *resort*. Todos ellos son espacios colectivos de propiedad privada con un nivel de accesibilidad y permeabilidad social restringida. Se trata de ámbitos que se corresponden a la condición contemporánea de recintos de acceso controlado, los cuales han absorbido gran parte de la vida social en detrimento del rol tradicional del espacio público (Ley, 2017).



Figura 8. Centros comerciales (c. rojo) en Playa del Inglés.

Fuente: Ley (2017).

Los parques temáticos y espacios especializados de ocio se presentan como lugares de esparcimiento a los que se acude ocasionalmente pero de forma intensiva. Estos son muy escasos dentro de Playa del Inglés, ya que

tan solo hay un recinto y supone un 0,2% del total del suelo. A diferencia de las áreas turísticas abiertas, en los parques temáticos el simple hecho de pagar en el momento de acceder sumado a las condiciones internas hace que el nivel de fricción social entre los usuarios sea mucho más restringido (Hajer y Reijndorp, 2001). También aparece el centro comercial, que en Playa del Inglés son muy abundantes con trece centros que en su conjunto abarcan un 4,8% del total del suelo. Estos espacios comerciales se han incorporado al espacio turístico comportándose a modo de “centros urbanos” de propiedad privada disponibles casi veinticuatro horas al día. Y se ubican repartiéndose por todo el sector, tratando de suplir así las carencias del espacio público convencional (Figura 8).

Finalmente, este repertorio de espacios colectivos se completa con las zonas de ocio propias de cada alojamiento; ya sean dentro de hoteles, de apartamentos, o de complejos de bungalow. La planta alojativa supone un 66,5% del total de suelo de Playa del Inglés; y la casi totalidad de los 301 establecimientos incluye alguna zona común para ocio. Por consiguiente, son espacios colectivos absolutamente frecuentes dentro de la urbanización turística (Figura 9). Ello se debe a que están destinados a los turistas alojados en cada establecimiento, y configuran lugares en torno a los cuales gira su vida colectiva diaria (piscina, solárium, bar, etc.). Por tanto, los parques temáticos, los centros comerciales y las zonas de ocio de cada establecimiento han ido generando todo un repertorio de espacios colectivos sometidos a los requerimientos de privacidad y rentabilidad propios de la experiencia turística actual (Ley, 2017).



Figura 9. Espacios colectivos (c. amarillo) en Playa del Inglés.

Fuente: Ley (2017).

También es necesario poner en relación el sentido de lo público con la cuestión del paisaje. A este respecto, en Europa durante el periodo decimonónico las ciudades vacacionales mostraron su capacidad de incorporar los valores paisajísticos, aprovechando para ello algunos elementos del espacio público. De hecho, en ciudades costeras como Deauville, Cannes, Brighton o San Sebastián hay algunos elementos canónicos que son utilizados para poner en relación la forma urbana con el paisaje a través del espacio público y de la arquitectura (Bescós y Bote, 1989). Así, los paseos de borde y los miradores definen una pauta muy clara para vincular la ciudad con el paisaje litoral. Por eso, desde el siglo XIX hasta hoy el paseo marítimo ha sido uno de los elementos esenciales de las ciudades de vacaciones costeras.

Sin embargo, el caso del sur de Gran Canaria va a mostrar algunas anomalías en este sentido. Porque la mayor parte de los paseos marítimos realizados en las zonas de mayor antigüedad, como Playa del Inglés, fueron contruidos a trozos y con posterioridad a la implantación de los asentamientos turísticos (Figura 10). Ello es debido a varias décadas de crecimiento desmesurado, sumado a la debilidad del sentido de lo público en la cultura urbana de Canarias. Y esto acabó afectando también al tratamiento de los bordes urbanizados de las zonas turísticas contruidas frente al mar. Muchos tramos del litoral, e incluso los accesos a algunas playas, fueron privatizados mediante operaciones urbanísticas promovidas por empresarios hoteleros tanto foráneos como locales. No fue hasta la Ley de Costas española de 1988 (LC88), cuando se definen con determinación los criterios de protección del litoral y la necesidad de deslindar claramente el dominio público marítimo-terrestre. De hecho, a partir de ese momento se va a prestar más atención a la necesidad de resolver el contacto entre las urbanizaciones turísticas y el paisaje litoral. Y esto ha dado pie a la ejecución de las obras, e incluso de expropiaciones cuando ha sido necesario, para completar el paseo marítimo en aquellos tramos en los que estaba inconcluso, era deficitario, o casi no existía.



Figura 10. Paseo marítimo de Playa del Inglés.

Fuente: [Fotosantiguascanarias.org](https://fotosantiguascanarias.org) (1968).

La relación entre el paisaje y lo colectivo dentro del espacio turístico puede producirse también mediante otro tipo de situaciones características. Porque muchos de los recintos turísticos se configuran para crear una atmósfera idealizada que permita al turista alejarse de su realidad cotidiana. Esto hace que dentro de este tipo de lugares sea frecuente recrear una especie de paisaje propio a modo de escenografía. De hecho, en Playa del Inglés este tipo de paisajes escenográficos aparecen en determinadas zonas de ciertos centros comerciales; pero, sobre todo, en muchos de los hoteles y apartamentos, o incluso en algunos complejos de bungalós. Así, las áreas de piscinas, jardines y zonas comunes de estos establecimientos alojativos albergan diversos recursos arquitectónicos y escenográficos que van a acompañar al paisaje costero existente (Ley, 2004) (Figura 11).



Figura 11. Paisaje interior de establecimiento alojativo de Playa del Inglés.

Fuente: Bullhotel.

El análisis realizado permite establecer algunos resultados sobre la relación entre paisaje y espacio colectivo. Por un lado, aunque el espacio público de Playa del Inglés sea cuantitativamente significativo, su nivel de resolución presenta importantes carencias cualitativas tanto a nivel formal como funcional. Porque la disposición de las edificaciones obedece a lógicas propias de cada establecimiento, muy por encima de la necesidad de dar forma al espacio urbano de calles o plazas. Además, la introversión de gran parte de la actividad colectiva hacia el interior de los establecimientos alojativos y centros comerciales, hace que el espacio público se vea debilitado en su rol social.

La ciudad deseable sería aquella donde la continuidad física y social entre residentes y visitantes pueda garantizar un adecuado reparto de plusvalías en el tiempo; por lo que, a largo plazo, la mejora de la calidad del medio urbano será más rentable que la construcción de recintos aislados de ocio especializado (Iribas, 2000). En este sentido, Playa del Inglés ha generado un sector urbano continuo y relativamente denso (Figura 12), con ventajas de sostenibilidad territorial respecto a otros modelos urbanos dispersos que han proliferado en las costas españolas. Pero a pesar de la continuidad física, la escasa presencia de residencia permanente y la debilidad del espacio público no han permitido alcanzar esa continuidad social.



Figura 12. Vista parcial de Playa del Inglés

Fuente: Ayto San Bartolomé Tirajana.

Aprovechamiento colectivo y marco normativo en la franja costera de San Bartolomé de Tirajana

El turismo de masas de sol y playa toma cuerpo en España en los años 60 como una respuesta al estancamiento económico derivado de las posguerras civil y mundial. Ante tal situación, la dictadura franquista se vio obligada a abrirse al turismo internacional permitiendo la entrada de capital europeo como parte de su estrategia durante el llamado periodo desarrollista. Para

las Islas Canarias supuso la llegada de inversión alemana alentada por la Ley Strauss, que posibilitó la compra de bolsas de suelo y la promoción de algunos complejos turísticos. E inmediatamente después vendrían los inversores suecos, holandeses o británicos, a las que se irán sumando pequeñas iniciativas de carácter local (Domínguez, 2008). Todo ello trajo consigo un cambio muy brusco en el modelo económico de Canarias, privilegiando rápidamente al sector terciario sobre el primario.

Las administraciones locales, debido a sus escasos recursos y a la falta de una cultura del planeamiento, se apresuraron a dar licencias de construcción sin tener apenas en cuenta el impacto de esta actividad sobre el sistema litoral. Surgieron así los primeros hoteles y complejos de apartamentos junto a las playas; de modo tal que, casi por necesidad, la arquitectura vino antes que los planes urbanísticos. El Concurso Internacional Maspalomas Costa Canaria no pudo canalizar la voracidad de esta dinámica, pero supuso el pistoletazo de salida que situó a Gran Canaria en el mapa de los destinos turísticos internacionales. Lo que vendría a partir de ese momento fue un crecimiento desmedido sobre la costa con consecuencias casi irreparables para la misma.

En este contexto, la construcción de un marco normativo en Canarias capaz de organizar espacial y funcionalmente las áreas turísticas ha sido un proceso complejo y dilatado en el tiempo. Ello ha requerido progresivamente la implicación de los distintos organismos públicos en sus diversos niveles administrativos: nacional, regional, insular y local. A este respecto, el vacío legal en el que surgieron los primeros asentamientos turísticos de masas en España dio lugar a una amplia problemática; y consecuentemente, muchas de las medidas adoptadas desde el marco normativo han tenido por objeto solucionar problemas heredados. Entre tales problemas ha sido fundamental abordar la ordenación y protección de la franja costera, así como la organización de los núcleos turísticos y de sus espacios colectivos, en cuanto elementos esenciales para mantener la competitividad.

Dentro de la jerarquía propia del marco normativo, en un primer nivel la Constitución de 1978 introduce decididamente el carácter público de la costa como parte del nuevo espíritu democrático alcanzado en España durante esa década (art.132.2, CE). Aunque previamente existía la Ley de Costas 28/1969, la cual ya hablaba de dominio público marítimo-terrestre, dicha ley concedía derechos adquiridos a las propiedades ya construidas en el litoral (art.1, LC69), generando graves problemas en los intentos posteriores de recuperar el uso público de la costa. Por eso los asentamientos turísticos costeros surgieron dentro de un contexto normativo muy laxo.

Va a ser con la Ley 22/1988 de Costas cuando en España se produce un cambio sustancial como reacción a la ocupación abusiva del litoral costero. De entrada, se introduce de forma manifiesta una distancia de seguridad o de servidumbre pública para la costa, a partir de la cual delimitar el inicio del suelo urbano. En los suelos no urbanizados define un ámbito de 100 metros hacia el interior a partir de la rivera del mar (art.23, LC88), a modo de franja costera dentro de la cual se excluye la edificación, vías rodadas, tendidos eléctricos o publicidad (art.25, LC88). Pero no prohíbe cierto tipo de espacios colectivos de carácter lúdico como piscinas y espacios recreativos, e incluso algunas actividades comerciales. Se intenta en este sentido reforzar la titularidad pública de la costa, aun con ciertas contradicciones: se impiden las edificaciones residenciales u hoteleras pegadas a la costa, pero se permiten algunos usos de carácter privado cuya naturaleza y funcionamiento justificase su cercanía al mar (art. 31 y 32.1, LC88). Esto permitió la construcción de estructuras fijas y desmontables previa concesión de licencia municipal, dejando la ley abierta a ciertos márgenes de interpretación (Torres, 2009). La Ley 22/1988 prevé también un espacio de tránsito de 6 metros en el límite interior de la ribera del mar, ampliable a 20 en los lugares peligrosos, destinado al paso público tanto de peatones como de vehículos de vigilancia o salvamento (art.28, LC88); y que, en el caso de albergar construcciones requerirá de recorridos alternativos. Aunque la Ley de Costas de 1988 supuso una verdadera revolución en materia legislativa, muchas de las expectativas que generó no llegaron a plasmarse. Porque el intento de recuperar el uso público de la costa chocó con los derechos adquiridos y heredados de la Ley de 1969. Así, en muchos casos se aplicaba con rigidez para asentamientos urbanos de autoconstrucción, pero no tanto frente al derribo de algunos inmuebles más grandes. Y frente a este tipo de situaciones, la administración pública solo ha podido adoptar dos tipos de medidas: permitir una concesión que se extendiera a 30 años, y que no permitía a los propietarios ampliar ni reformar; o expropiar esas propiedades generando un desembolso enorme y generalmente inasequible para las arcas municipales.

En cualquier caso, la Ley de Costas de 1988 supuso un cambio fundamental en la percepción del espacio litoral. En situaciones como el sur de Gran Canaria trajo consigo la protección de valores ecológicos ligados a las playas y Dunas de Maspalomas, en cuanto ecosistema frágil que requiere especial atención. De hecho, la franja de 100 metros de protección y servidumbre pública no dibuja una línea paralela perfecta al borde litoral de la rivera del mar, sino que suele ser irregular. La protección se extiende así hacia el interior para absorber espacios naturales singulares como las Dunas de Maspalomas y el Oasis; pero también se estrangula allá donde la costa es más accidentada,

como ocurre con los acantilados (art.3, LC88). Sin embargo, Playa del Inglés muestra también entornos con alteraciones importantes y daño ecológico al litoral. Es lo que ocurre en situaciones como la construcción en los años 70 de algunos establecimientos turísticos (Figura 13), o incluso un centro comercial (Figura 14), ubicados dentro del propio sistema dunar y afectando seriamente a este ecosistema. Además, los chiringuitos de madera y el servicio de hamacas se ubican a continuación de los 6 metros del espacio de transición a lo largo de la playa, añadiendo otra forma de ocupación de la franja costera que también tiene su incidencia en los ciclos naturales del movimiento de arena a lo largo del año.



Figura 13. Hotel en Playa del Inglés junto a las Dunas de Maspalomas.

Fuente: hotelmonclus.com



Figura 14. Centro comercial en Playa del Inglés junto a las Dunas de Maspalomas.

Fuente: De Castro.

En el año 2014 se aprueba la nueva Ley de Costas 2/2013 de Protección y uso sostenible del litoral, que opta por excluir una serie de asentamientos costeros del dominio público mediante su calificación como espacio urbano (art.2, Disposición Adicional Séptima LC13). Se trata pues, de una respuesta inmediata frente a la necesidad de expropiar derivada de la anterior Ley de 1988, la cual dejaba estos asentamientos en situación de irregularidad (anexo LC13). Al mismo tiempo, la nueva ley aumenta las concesiones a otros 75 años incorporando un canon para dichas construcciones (art.2, LC13). Consecuentemente, y respecto a la ley anterior, puede entenderse como una involución por su apertura hacia una mayor permisividad en la ocupación de la franja costera.

En cualquier caso, la legislación costera determina la gestión a nivel medioambiental; pero no es que regule directamente la actividad turística, sino que afecta específicamente a todos aquellos planes implicados en materia de ordenación del litoral. En su defecto, las competencias en materia de gestión turística quedan cedidas a las comunidades autónomas (art.148.1.18, CE), quienes a nivel regional definen su propio modelo turístico a través de directrices y reglamentos. De hecho, en Canarias es el Gobierno autonómico quien ha definido las Directrices Generales y las Directrices de Ordenación del Turismo, así como el Reglamento de la Actividad Turística del Alojamiento.

Por un lado, las Directrices de Ordenación del Turismo, Ley 19/2003, tienen por objeto dirigir los cambios oportunos en el modelo de desarrollo turístico en busca de la necesaria diversificación, competitividad y sostenibilidad (Cap.I Directriz 1, DOTC). Establecen para ello una serie de criterios destinados a controlar el crecimiento de las áreas turísticas a partir del nivel de las infraestructuras requeridas para garantizar la calidad del destino. A su vez, también fomentan la renovación de los espacios turísticos degradados para su regeneración (Cap. I Directriz 3, DOTC). Las Directrices relegan las competencias de la estructura urbana de las zonas turísticas a los Cabildos, quienes a su vez son los encargados de elaborar los Planes Insulares de Ordenación para delimitar el espacio turístico (Cap. II Directriz 9, DOTC). Pero son las Directrices quienes establecen ciertas condiciones para garantizar la calidad del paisaje urbano y de los asentamientos turísticos. Sobre el paisaje natural como condicionante para el diseño de la costa se promueve estudiar la capacidad de carga del territorio y de sus recursos naturales, con objeto de que no se produzca una merma en sus características (Cap. IV Directriz 25 DOTC). En este sentido, se aconseja atender a los rasgos del relieve, a la escenografía de la costa y a su vegetación. Respecto a los asentamientos turísticos se establece la necesidad de implantar actividades regladas como equipamientos y espacios públicos (parques, paseos y jardines), así como la inclusión de mobiliario urbano, señalética y centros de información turística (Cap.II Directriz 15, DOTC).

Por otro lado, el Reglamento de la Actividad Turística del Alojamiento, Decreto 142/2010, tiene por objeto mejorar la calidad de los hoteles y apartamentos, y en particular, aquellos espacios colectivos directamente vinculados a estos establecimientos. Así, se exige a cada inmueble una cuantía de dotaciones y equipamientos comunes: por cada unidad alojativa corresponden 3m² de lámina de agua (piscinas), 15m² de zonas ajardinadas (de las cuales 3m² se pueden destinar a área deportiva que no suponga aumento de edificabilidad), y 3m² para otras instalaciones de ocio que cualifiquen y diversifiquen la oferta alojativa (art.13.3 Anexo 3). Son determinaciones que tratan de impulsar una mejora dotacional de los distintos establecimientos hoteleros y extra hoteleros en comparación con aquellos bajos niveles de exigencia con los que surgieron y se consolidaron los primeros asentamientos turísticos.

A nivel insular el siguiente escalón en materia legislativa corresponde a los Cabildos, quienes a través de los Planes Insulares de Ordenación (PIO) delimitan las áreas turísticas de acuerdo a los criterios establecidos por las Directrices del Gobierno Autónomo. Por ello, y para adaptar el PIO (2004) a las Directrices, el Cabildo de Gran Canaria desarrolló recientemente un Plan Territorial de Ordenación Turístico Insular (PTEOTI 2013). En lo relativo a espacios colectivos pueden destacarse algunas medidas para el correcto ajardinamiento público y privado, que incluyen la utilización de mobiliario urbano y flores autóctonas en el diseño de las zonas verdes y jardines (pto. 58 y pto. 59). En cualquier caso, el limitado margen de maniobra de los Cabildos implica relegar gran parte de la responsabilidad a las administraciones locales.

Ya en este último nivel, los municipios son los encargados de desarrollar los Planes Generales de Ordenación (PGO). En el caso del Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana, el plan se centra en la renovación de los espacios turísticos consolidados, con especial atención a la mejora de los espacios públicos (viales, paseos, otros espacios libres, etc.), proponiendo además al paisaje y los elementos naturales como mecanismos integradores de todo el sistema turístico (apartado 6, PGO 2015). Al mismo tiempo que se prioriza la importancia del paisaje costero (particularmente la playa y las dunas con el Oasis como espacio natural protegido), se enfatiza la necesidad de colmar los paseos costeros para generar continuidad en este elemento vital del espacio público. El PGO propone también tres sistemas organizativos de carácter colectivo: un sistema del verde para conectar los distintos espacios libres a modo de gran estructura entre los diversos ámbitos; un segundo sistema de actividades de ocio y áreas comerciales a modo de grandes ejes con tratamiento del viario y eliminación de barreras arquitectónicas; y un sistema costero en cuanto red de conexión litoral que ponga en relación el borde marítimo con lo construido mediante el paseo marítimo como mediador entre la trama

urbana y el paisaje. En esta franja litoral se prioriza la conectividad peatonal con objeto de enlazar las playas entre sí e intensificar el contacto visual con el mar mediante espacio libres públicos (apartado 6.2.2.1). También se incluyen indicaciones para el tratamiento del paseo costero en materia de sombra (SC-03), o en lo relativo al acceso a los comercios de la costa (SC-04).

Por tanto, la transformación del paisaje costero a través del turismo en relación al marco normativo evidencia un proceso largo que incluye la aparición de distintas formas de regulación, tanto en el plano legislativo como en el de la planificación territorial y urbana. La ordenación, regulación de usos y protección de la franja costera ha venido determinada por leyes y figuras de planeamiento a distintos niveles, tanto estatales y regionales como a nivel insular y local. De todo este proceso se deduce que la franja costera puede considerarse como un sistema de espesor variable y condiciones cambiantes, muy complejo tanto en su configuración espacial y funcional como en lo relativo al marco normativo que lo sistematiza (Figura 15).

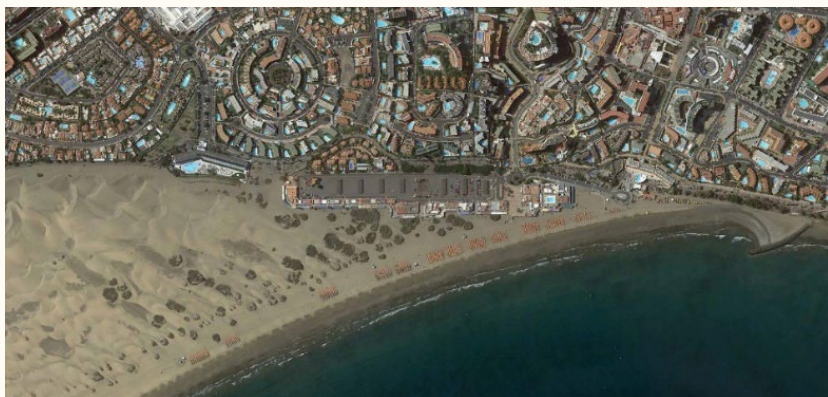


Figura 15. Fragmento del litoral de Playa del Inglés y las Dunas de Maspalomas.

Fuente: Google Earth (2018).

Asimismo, el carácter jerárquico de las leyes que lo regulan se plantea desde lo general a lo particular, desde la escala territorial a las sucesivas escalas urbanas, incluyendo la definición posterior a nivel arquitectónico. Sin embargo, la realidad evidencia que esta lógica estrictamente “en cascada” impone una cierta rigidez y no es siempre efectiva. Porque a menudo también es necesario trasladar información y toma de decisiones desde lo particular a lo general; reflexionar en paralelo desde los rasgos específicos de lo local, donde el análisis de una realidad concreta y la elaboración de hipótesis sobre su transformación también pueden alimentar de contenidos un contexto

más amplio. Además, y sin olvidar la importancia del papel de la iniciativa privada en este tipo de procesos, resulta prioritaria la coordinación entre las diversas administraciones públicas en sus distintos niveles; una cuestión que, en general, ha presentado importantes déficits y contradicciones durante las últimas décadas.

A esto se suma el hecho de que la regulación del marco normativo vigente sobre la franja costera de San Bartolomé de Tirajana se centra principalmente en proteger el paisaje litoral y garantizar el dominio público del mismo. Sin embargo, presta escasa atención a una cuestión trascendental como es la de los espacios colectivos. Y cuando lo hace, lo afronta generalmente desde una óptica funcional, cuantitativa y burocrática; es decir, sin incluir una reflexión de mayor calado sobre la importancia y el significado de lo público en la configuración de los asentamientos turísticos y su relación con el paisaje.

Conclusiones

Los procesos de crecimiento urbano a partir de la segunda mitad del siglo XX en las Islas Canarias se han caracterizado por una débil cultura del planeamiento sobre las transformaciones realmente habidas en el territorio. Particularmente, en Gran Canaria el cambio de ciclo económico producido a partir de la década de los 60 provocó una transformación del modelo territorial. Ello conduce a la aparición del Corredor Insular Este sobre la plataforma litoral, en conexión con la urbanización turística del sur. Coincidiendo con el auge del turismo masivo, estos procesos traen consigo una fuerte antropización de la franja costera y de sus paisajes.

Pero comprender el proceso de ocupación de la costa desde el punto de vista turístico conlleva asimilar también algunas claves sobre el propio turismo de masas, su relación con el paisaje costero y el sentido de lo público que caracteriza estos asentamientos. Así, el caso de Playa del Inglés junto a Maspalomas muestra cómo el paisaje va a adoptar modelos asociados a patrones culturales y comportamientos sociales marcadamente urbanos. Porque dentro del espacio turístico se le va a dar valor productivo tanto al paisaje costero como a toda una serie de espacios colectivos que van a ser tratados en función de las demandas del turista.

De hecho, el espacio turístico de masas ha privilegiado situaciones propias como los parques temáticos, los centros comerciales, o las zonas de ocio de cada establecimiento alojativo. Todas ellas son situaciones destinadas a acoger la vida colectiva de los turistas. Este desplazamiento de gran parte de la actividad social hacia el interior de los espacios colectivos ha acabado por debilitar el papel tradicionalmente desarrollado por los espacios públicos. Por ello, para alcanzar una cierta continuidad social sería necesario repensar el

papel del espacio público dentro de la urbanización turística de masas, y su relación con lo privado.

La consideración del marco normativo relativo a la ocupación y aprovechamiento colectivo de la franja costera evidencia un proceso de gestación relativamente largo, pero sobre todo muy tardío respecto a la irrupción de los asentamientos del turismo masivo. Ello trajo consigo una considerable lentitud de reacción sumada a errores de bulto en la construcción de la costa a lo largo de toda la geografía española, al igual que ocurrió en el contexto particular de las Islas Canarias. Aunque el momento histórico ayuda a comprender el sentido de cada ley, el resultado evidencia un sistema legislativo jerarquizado desde lo general a lo particular ciertamente rígido y poco atento a determinadas especificidades.

En cualquier caso, la legislación costera y el marco normativo asociado han tratado de proteger y garantizar tanto el aprovechamiento como el disfrute colectivo del litoral. Porque la costa ha sido entendida como lugar de ocio y consumo propio de una cultura que ha asociado los baños de sol y mar a prácticas beneficiosas para la salud. Y siendo el turismo una actividad que también puede ser depredadora del paisaje litoral, el marco normativo y el planeamiento derivado del mismo deben apostar indudablemente por la titularidad pública de la costa y la salvaguarda de sus valores colectivos.

Consecuentemente, es preciso entender la manera con la que los recursos paisajísticos están siendo incorporados dentro de la franja costera, así como el papel desarrollado por los espacios colectivos de estas áreas destinadas al turismo de masas. Se trata pues, de comprender el componente paisajístico y colectivo integrando sus variables formales o espaciales con aquellas otras derivadas del marco normativo. Porque al final, estas lógicas deberán ser necesariamente incorporadas tanto en los procesos de análisis territorial y urbano como en la planificación del paisaje costero.

Referencias

- Augé, M. (2005). Contemporary tourist experience as mise-en-scène. In J. Ockman & F. Salomon (eds.), *Architourism* (88-91). New York: Prestel Verlag and Columbia University.
- Bescós, A. & Bote, M. (1989). La ciudad del turismo. En *Arquitectura y Urbanismo en Canarias 1968-1988* (213-222). Jerez de la Frontera: Universidad Politécnica de Canarias.
- Cáceres, E. & González, B. (2003). Dependencia y difusión: limitaciones y contradicciones en las regiones periféricas europeas. *Cartas Urbanas*, 8. 104-121.

- Domínguez, J. (2008). El modelo turístico de Canarias. *Études caribéennes*, 9-10, Avril-Août 2008. <http://dx.doi.org/10.4000/etudescaribeennes.1082>
- Ferrer, N., Hernández, L. & Hernández, A. (2017). Human impacts quantification on the coastal landforms of Gran Canaria Island (Canary Islands). *Geomorphology*, 286. 58-67.
- Hajer, M. & Reijndorp, A. (2001). *In search of new public domain*. Rotterdam: NAI.
- Iribas, J. M. (2000). Benidorm, manual de uso. En, *Costa Ibérica* (108-119). Barcelona: ACTAR.
- ISTAC - Instituto Canario de Estadística (2018). ISTAC. Disponible en <http://www.gobiernodecanarias.org/istac>.
- Ley, P. (2002). Los paisajes del espacio turístico como derivados urbanos. En, J. Casariego & P. Ley, (eds.). *La construcción del espacio turístico. Revitalización urbana del área de San Agustín. EX 2* (35-46). Las Palmas Gran Canaria: Ayuntamiento de San Bartolomé de Tirajana.
- Ley, P. (2004). A través del espacio turístico (transferencias entre “Naturaleza” y cultura urbana). *Cartas Urbanas*, 9. 134-149.
- Ley, P. (2011). *Cambio de sentido. Vialidad territorial y espacio colectivo en la ciudad dispersa / Change of direction. Roads and collective space in the disperse city*. Las Palmas de Gran Canaria: Fundación Mapfre Guanarteme.
- Ley, P. (2017). El aprovechamiento turístico de la costa en las Islas Canarias. Paisaje litoral y espacio colectivo en Gran Canaria. En, *II Convención Internacional de Ciencias Sociales y Ambientales*, e-book (1-10). Santiago de Cuba: Ediciones UO.
- Pérez, I. & Navas, T. (2014). Evolución histórica de dos destinos turísticos internacionales. Maspalomas-Costa Canaria y Costa Brava. *ACE*, 25. 229-278.
- Pérez, V. (2004). En los orígenes del turismo moderno. Arquitectura para el ocio en el tránsito a la sociedad de masas. En, *Arquitectura moderna y turismo: 1925-1965. Actas del IV Congreso DOCOMOMO* (15-34). Valencia: Do.Co.Mo.Mo.
- Quero, D. (1987). *Hacia una estrategia territorial. Gran Canaria*. Málaga: Gobierno de Canarias.
- Quintana, A. (1998). Industria. En, *Gran Canaria Siglo XXI. Diagnóstico de situación*, Tomo I (613-651). Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo de Gran Canaria.
- MacCannell, D. (2003). *El turista. Una nueva teoría de la clase ociosa*. Barcelona: Melusina.
- Morales, G. & Santana, A. (2005). *Islas Canarias. Territorio y sociedad*. Las Palmas de Gran Canaria: Anroart.

- Reino de España. (2015). *Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana* (PGO). Extraído de http://www.gobiernodecanarias.org/politicaterritorial/temas/participacionciudadana/PGOS_SBartolome_AI/index.html
- Reino de España. (2013). *Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Gran Canaria* (PTEOTI-GC). Extraído de https://planesterritoriales.idegrancanaria.es/PTEOTI-GC_2006-0874_FIR.xml
- Reino de España. (29 de mayo de 2013). Ley 2/2013, de Protección y uso sostenible del litoral. Boletín Oficial del Estado, núm. 129, 40691-40736. Extraído de <https://www.boe.es/boe/dias/2013/05/30/pdfs/BOE-A-2013-5670.pdf>.
- Reino de España. (4 de octubre de 2010). Decreto 142/2010, por el que se aprueba el Reglamento de la Actividad Turística del Alojamiento. Boletín Oficial de Canarias, núm. 204, 26389-26408. Extraído de <http://www.gobiernodecanarias.org/boc/2010/204/001.html>.
- Reino de España. (2004). *Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria* (PIO) (revisión del 2003). Extraído de https://planesterritoriales.idegrancanaria.es/PIOGC_20170630_v_20170609_API2_Enmienda_FIR.xml.
- Reino de España. (14 de abril de 2003). Ley 19/2003, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias. Boletín Oficial de Canarias, núm. 73, 5655-5779. Extraído de <http://www.gobiernodecanarias.org/boc/2003/073/boc-2003-073-002.pdf>.
- Reino de España. (28 de julio de 1988). Ley 22/1988, de Costas. Boletín Oficial del Estado, núm. 181, 23386-23401. Extraído de <https://www.boe.es/boe/dias/1988/07/29/pdfs/A23386-23401.pdf>.
- Reino de España. (29 de diciembre de 1978). *Constitución Española*. Boletín Oficial del Estado, núm. 311, 29313-29424. Extraído de <https://www.boe.es/legislacion/documentos/ConstitucionCastellano.pdf>.
- Reino de España. (26 de abril de 1969). Ley 28/1969, sobre Costas. Boletín Oficial del Estado, 28 de abril 1969, núm. 101, 6358-6361. Extraído de <https://www.boe.es/boe/dias/1969/04/28/pdfs/A06358-06361.pdf>.
- Sabaté, J. (2014). Turismo, paisaje y urbanismo: un diálogo necesario. *ACE*, 25. 279-302.
- Solà-Morales, M. (1999). Spazi pubblici, spazi collettivi. En, *Manuel de Solà. Progettare città* (42-49). Milano: Lotus.
- Torres, F. J. (2009). La ocupación del dominio público marítimo-terrestre en España [Versión electrónica]. *Investigaciones Geográficas*, 50. 63-91.